昭和49年1月1日発行（毎月1回1日発行）第23巻・第1号　昭和29年6月23日　日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号　昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR

4式戦闘機
疾　風



☆特集☆
NASAのフライト・リサーチ・センター
イスラエル・アラブ両陣営の航空戦力
30用セミスケールRC機カーチスP-40

'74 JANUARY 1

$3.30



“疾風”ふたたび空へ

Ki84 HAYATE wakes up Iruma in Japan.

“里帰り”した4式戦“疾風”入間「国際航空ショー」における晴れ姿。こんなすばらしい飛行をするとは誰が想像したであろう。天かける日本の大戦機は、これが見おさめかもしれない。

入間航空ショーから

1973 Japan International Aerospace Show at JASDF Iruma.



Ki84 Hayate

前ページと同じく，入間の'73年度国際航空ショーのスター，4式戦闘機疾風。これがかつての"大東亜決戦号"。アメリカをさすらって，ふたたび故里の土をふみしめた。ショーのあと，本機は生まれ故郷の旧中島の工場がある宇都宮飛行場に運ばれ，当分ここを本拠とする。



Tupolev Tu-154 & Ilyshin Il-76.

10月5日から1週間にわたって開催された入間飛行場の1973国際宇宙ショーの地上展示機。その主なものをカラーでご紹介することにしよう。

〔上〕ソ連から参加した大型輸送機2機。左側はリア・エンジン3発の中距離輸送機ツポレフTu-154。1昨年の秋からアエロフロートの路線に就航しており，ただいま国内路線の主力機。本機は名古屋ショーにつづいて2度目の参加。右側は初参加のイリューシンIl-76輸送機。〔下〕上の右側と同じく4発のジェット輸送機Il-76。C-141級の輸送機で，1昨年春に初飛行したばかりの新鋭機。



Ilyshin Il-76 Candid.



CH-47 Chinook & UH-1 Iroquis.

〔上〕米軍からの地上展示機。中央はUH-1イロコイ，左後方はCH-47チヌークで，ともに米陸軍機。UH-1は富士山のマークをつけた座間基地の駐留機，CH-47は韓国から飛来したものである。このほか今回のショーに展示された米軍機はP-3，CH-53，OV-10，E-2B，C-9Aの各機。
〔下〕イギリスから参加したホーカーシドレー　ニムロッド。世界で初めてのジェット機の対潜哨戒機。日本の航空ショーには初めての参加である。

Hawker Siddeley Nimrod.





A-7D Corsair II

エドワーズ基地で各種のテストを行なっているA-7Dコルセア II。前号のRF-4Cと同じく同基地の実験航空隊のワッペンをつけている。
後方の機体は機首に空中給油ブームをつけているのに注意。



NF-104 & F-4C.

「上」エプロンに並んだエドワーズのテスト機たち。中央は同基地のテストパイロット・スクールのF-104。右後方にF-4CとRF-4Cのファントムが見える。



B-52 Launch aircraft.





NT-38 Taron of NASA Flight Research Center.

〔左下・上・下〕エドワーズ基地には，NASA（米航空宇宙局）のフライト・リサーチ・センターもあり，写真はその所属機。左下はB-52でX-15やX-24Aリフテング・ボデイ研究機の母機として使われているもの。胴体にその投下回数を示すマークが記されている。写真上は研究機母機の追跡などに使われているF-104とNT-38。下はX-24Aを改造したX-24B。このほど第2回目の投下テストを行なった。



Martin X-24B lifting body.


NF-104 & NT-38

「上」前ページと同じくNASAフライト・リサーチ・センター所属のF-104とNT-38。同センターでは，Xシリーズ各機の飛行テストのほか，マッハ3のYF-12Aを使って高速飛行テストを行なっており，こうした飛行のさいには，上の各機が追跡・護衛に動員される。「下」同基地の実験航空隊でテストされているT-38タロン。

NT-38 Talon





Cessna T-37

〔上〕同じくエドワーズ基地でテスト中のセスナT-37。〔下〕同基地のフライト・テスト・センター本部前の広場に展示されているベルXP-59Aエアラコメット。本機は米軍最初のジェット機で，32年前の1942年10月，この基地で初飛行を行なっている。



Martin XF-59A Airacomet.

ダイナミック・スナップ集

73年度リノ・エアショー



上　編隊でマスタング・レーサーのナンバー97はロバート・ラブ，69はクリフォード・カミンズ，5はジョン・ライト，11の「ミス・アメリカ」はハワード・キーフがそれぞれ操縦している。下　ガリー・リバイツが操縦するP-38ライトニング“[illegible]”。できるだけ原型をとどめ，レースのためにあまり改造していないのがこの機体の特徴。リバイツはテキサス州レーベル・フィールドを本拠とする旧軍用機の同好会“コンフェデレイト・エアフォース”の“隊員”でもある

(Photos by S. Tokunaga)





（上）レース・ナンバー8は[illegible]の操縦するF8F[illegible]ベアキャット"[illegible]"号。レース参加機には珍しく無塗装、銀地のままの機体

（下）[illegible]が操縦するシーフューリー。[illegible]のコンソレーション・レースで[illegible]を記録して[illegible]った。オーストラリア空軍機の塗装をして出場している



各国空軍の第一線機



F-5A of 341 FBS of Greece AF, Istrana, July 1973.

(Photo by [illegible] W. Van [illegible], Jr.)

ギリシャ空軍のノースロップF-5A、第111[illegible]第341[illegible]の所属機。翼下に[illegible]のは[illegible]爆弾、ロケット弾パック。ギリシャの[illegible]

RF-5A of 349 TRS Greece AF, Larissa, July 1973.



上と同じくギリシャ空軍のノースロップRF-5A。第349戦術偵察飛行隊の所属機。ギリシャのラリサ基地で，1973年7月に撮影。

(Photo by T. W. Van Green Jr.)



F-104G of 191 FBS Turkey AF, Larissa, July 1973.

〔上〕トルコ空軍のF-104G。第191戦術戦闘飛行隊の所属機。これも1973年7月、ラリサ基地にて。〔下〕イタリア空軍第8戦術戦闘連隊第101戦術戦闘飛行隊所属のフイアットG91Y。これもラリサ基地で撮影。

G-91Y of 101FBS/8 Wing Italy AF, Istrana, July 1973.

(Photo by T. W. Van Green Jr)



オランダで撮影したコルセアIIとフォッカーS-11



A-7B Corsair II of VA-46 "Clansmen" on board of USS. John F. Kennedy, AFB Deelen, Holland, June 1973.

〔上〕空母ジョンF.ケネディに配属されている米海軍第46攻撃飛行隊"クランズメン"所属のA-7BコルセアII。1973年6月30日，オランダのデーレン空軍基地で撮影。オランダ空軍60周年記念の基地公開日に展示されたもの。〔下〕オランダ空軍のフォッカーS-11練習機。1973年6月28日，オランダのグロニンゲンイールデ空港で撮影。

(Photos by J. P. Poelstre)



Fokker S-11 Instructor of Netherlands A. F. Groningen-Eelde Airport, June 1973.

“フェニックス”ミサイルを装備したF-14Aトムキャット

長射程のフェニックス空対空ミサイルを装備したグラマンF-14Aトムキャット。両主翼下のパイロンに1発ずつ、胴体下に2発ずつタンデムに4発、計6発のフェニックスを吊している。このほか主翼両ポッド外側の懸架装置にサイドワインダーを1発ずつ装備できる。機首左側面のくぼみは20mm機関砲の銃口。フェニックスAIM-54はセミアクテイブレーダ誘導方式、小型のパルス・ドップラーレーダーを搭載しており、F-14のAWG-9レーダ火器管制装置の反射波受けて目標に突進する。写真はポイントマグーの海軍ミサイル・センターにて

Grumman F-14A Tomcat with full load of six Phoenix missiles.





領収飛行試験を開始した
S-3A バイキング

Seven prototypes of Lockheed S-3A Viking at Lockheed Burbank, Calif.

カリフォルニア州バーンバークのロッキード工場に勢ぞろいしたS-3Aバイキング艦上対潜機の原型7機。S-3Aはこれまでの20カ月にわたる開発期間中に，原型8機で2,600時間のテスト飛行を完了しており，メリーランド州の海軍テスト・センターで生産型の領収飛行も開始されている。1974年4月までに第一次受注分13機が引渡され，艦隊へ配備される。



コンコルド　アメリカで
デモ飛行

Concorde 02, at Dallas-Fort Worth Airport during its visit to South America and USA in September, 1973.

アメリカを訪問したコンコルド02号機。去る9月，コンコルドは中南米へのデモ飛行を行ない，初めてアメリカに翼を休めた。写真はカラカス，ベネズエラをまわりテキサス州に新しく開設されたダラス・フォートワース空港に到着したところ。乗降口にローディング・ブリッジがのばされている。



Concorde 02. at Dulles, Washington, during its recent visit to USA.

アメリカを訪問したコンコルド02号機の最終寄航地は写真のワシントン・ダレス国際空港。ここから北大西洋を一気に飛んでパリのオルリ空港に帰ったが，その帰路の飛行時間は3時間33分。超音速時代の到来を告げるフライトで8日間のデモ飛行を結んだ。



Mirage 5BD from the training unit of No. 3 Wing Royal Belgian Air Force.

ミラージュ5BDとF-100D

〔上〕ベルギー空軍のダッソー・ミラージュ5BD。第3連隊の訓練部隊の所属機である。ベルギー空軍の主力戦闘機はF-104Gだが，攻撃型のミラージュ5BAを63機，偵察型のミラージュ5BRを27機のほか，写真の複座練習型のミラージュ5BDを16機装備している。

〔下〕デンマーク空軍のノースアメリカンF-100F。第727飛行隊所属機。同空軍は写真のF-100Fを6機のほかF-100Dを30機，計36機のスーパーセイバーを保有している。

(Photos by C. W. Moggridge)

F-100F, 727 Squadron, Royal Danish Air Force.





HSA Hunter T8, Air Directors School, Royal Navy

ハンターGA11とガネットAEW3

〔上〕イギリス海軍航空教育学校のホーカー・ハンター T8（WT702）。
〔下〕同じくイギリス海軍第849スコードロンが装備しているフェアリー（ウェストランド）ガネットAEW3。

イギリス海軍は現在，ジェット練習機としてハンターを50機装備しており，ガネットは写真の早期警戒機として15機保有しているほか練習機として5機が在籍している。　(Photos by D. W. Mooridge)

Westland Gannet AEW3, 849 Squadron Royal Navy.





Westland Wessex helicopter of No. 103 Squadron, based at Tengah, Singapore.

イギリス空陸軍の
海外派遣ヘリコプタ部隊

海外に派遣されているイギリス空軍と陸軍のヘリコプタ部隊。『上』シンガポールのテンガ基地に駐留している英空軍第103スコードロンのウェストランド ウェセックス。英濠ニュージランド混成の第28陸軍旅団の支援にあたっている部隊。最近ホワールウィンドに代えて写真のウェセックスを装備した。このほど行なわれたジャングル作戦演習のシーン。『下』ホンコンのカイタクに駐留している英空軍第28スコードロンのウェセックス。この部隊もホワールウィンドに代えて，最近ウェセックスを装備したばかりである。

Wessex helicopters of No. 28 Squadron RAF Kai Tak, Hong Kong.





An RAF Wessex makes a low pass over a village.

〔上〕前ページ下と同じくホンコンの第28スコードロン所属のウェセックス。同スコードロンはホンコン地区に駐留している陸軍部隊支援の任についているもので、ウェセックスの装備機数は8機。写真は僻村地帯をパトロール中のシーン。

〔下〕同じくホンコンのカイタク郊外に駐留している第656英陸軍航空隊のウェストランド　スカウト　ヘリコプタ。同飛行隊はスカウトのほか訓練用のベルH-13スー軽ヘリも持っており、中国との国境線警備についている。写真はジャンクの浮かぶ海上でのパトロール。

Westland Scout helicopter of No. 656 Squadron Army Air Corps in Hong Kong.



カメラ訪問 エドワーズ空軍基地



KoKu-Fan Cameras Visit Edwards AFB (part2)

A-7DコルセアII。カラー・ページと同じく実験航空隊の所属機。後方の機首に引込式の空中受油ブームをつけているのはA-7Dの初期の生産型。量産17号機からは海軍のA-7と同じく背部に受油口を設けた。



〔上〕前ページと同じく実験航空部隊のA-7D。A-7Dの最初の機体がエドワーズに姿を見せたのは1969年9月26日。それ以来ここで実戦配備のため各種のテストが行なわれた。
〔右・下〕NASAフライト・リーチ・センター所属のT-38タロン。







エドワーズ基地に間借りしているＮＡＳＡ（米航空宇宙局）のフライト・リサーチ・センターは、1946年以来、遷音速と超音速飛行の研究をつづけており、X-1からXB-70、X-15などXシリーズの飛行テストはおなじみのところ。現在はX-24リフテング・ボディ実験機、F-8クルーセイダー改造のスーパークリティカル翼装備機、マッハ3のYF-12の飛行計画のほか、軽飛行機から超音速旅客機用の機上シミュレーターにいたるまで、幅広い研究を行なっている。

〔上・右・下〕Xシリーズ各機の母機に使われているB-52。中の写真は右翼下の研究機吊下げ装置のクローズアップ。







エドワーズ基地に間借りしているＮＡＳＡ（米航空宇宙局）のフライト・リサーチ・センターは、1946年以来、遷音速と超音速飛行の研究をつづけており、Ｘ-1からＸＢ-70、Ｘ-15などＸシリーズの飛行テストはおなじみのところ。現在はＸ-24リフテング・ボデイ実験機、Ｆ-8クルーセイダー改造のスーパークリテイカル翼装備機、マッハ3のＹＦ-12の飛行計画のほか、軽飛行機から超音速旅客機用の機上シミュレーターにいたるまで、幅広い研究を行なっている。

〔上・右・下〕Ｘシリーズ各機の母機に使われているＢ-52。中の写真は右翼下の研究機吊下げ装置のクローズアップ。









NASAフライト・リサーチ・センター格納庫内の各機。

〔上・右上・左〕可変翼のF-111。上の機体は迷彩しているが、右上と左の機体は尾翼にUSAF・NASAのマークをつけた研究用専用機。同センターではこの機体にスーパークリティカル翼をつけての飛行テストを計画しており、主翼はごらんのように、前縁にスポイラーとクリーガー・フラップをつけ、後縁のダブル・スロッテド・フラップを単スロット・フラップにするなどの改造をしている。現在地上での振動テストを行なっており、飛行テストは1975年初め頃までつづけられることになっている。





〔左ページ下〕同じく格納庫内のＮＦ-104。これも同センターの専用機で、Ｘシリーズ研究機の飛行テストの際は追跡機として一緒に飛行する。

〔右・下〕マーチンＸ-24Ｂリフテング・ボデイ研究機。ターボロケット装備の研究機で、新型のＢタイプは最近エドワーズに配備されたばかり。これまでＢ-52からの投下テストを２回行なっているが、滑空飛翔テストで、動力飛行はまだ行なっていない。２回目の投下テストでは、45,000フィートの高度でＢ-52から放され、滞空時間は約４分であった。写真は最初の投下テストにそなえて整備中のところである。







〔上〕NASAフライト・リサーチ・センター地区に展示されているベルX-1Eロケット研究機。X-1の飛行テストは1947年から開始され、同年10月14日、初めて音のカベを超えている。X-1はA、Eを含めて6機が造られた。

〔右〕同じく同センター地区の展示機NF-104。

〔下〕飛行テスト・センター地区に展示されているベルXP-59Aエアラコメット。本機はアメリカ空軍で最初のジェット戦闘機。1942年10月1日に、この基地で初飛行している。XP-59Aは3機が造られ、その1号機がこのエドワーズ基地（当時はミュロック）に送られて飛行テストを行なった。記念すべきジェット機のパイオニアである。







(Photos by K. Uchida)

特別レポート

リノのエアレース

Highlight of National Championship Air Races, Reno, Nevada.

先月号につづいて、リノ'73エア・レースの出場機、無制限級の各機である。

上」レース・ナンバー24のF8F-2ベアキャット。パイロットはバット・ファウンテン。ヒート・レースで良い記録を出したが、決勝進出ならず。レース後、脚が出ず、ヒヤリとさせたが無事着陸(先月号51ページ写真参照)。なお本機は、このほどモハーベ砂漠で行なわれた"カリフォルニア100マイル・レース"で飛行中に火をふいて墜落炎上、ファウンテンは機と運命をともにしたと伝えられる。7位に入賞

下」ナンバー77のF8F-2ベアキャット。ライル・シェルトンが操縦して、時速428.16マイル(約685km/h)の新記録で優勝。昨年までの最高記録は416.16マイル(666km/h)であるから12.00マイル(約19km/h)も記録を更新したことになる。シェルトンの機体は2機のベアキャットの良い部分を集めて作りあげた"合成機"。エンジンはスカイレイダーの水噴射付きのものを積み、プロペラもスカイレイダーのものを借用、スピナーはDC-7Cのものという。





〔上・下〕レース・ナンバー4のF8F-2ベアキャット"エスケープII"。パイロットはジョン・スライカー。この機体も各部に改造を加えてある。エンジン上部にあるエア・インテークはスーパーチャージャー用か？ No.77のベアキャットと同様、両翼端を数フィート切りつめてある。4位に入賞した。

〔右上〕ナンバー93、F4U-7コルセア"ブルーマックス"。F4Uは過去のレースでは大いに活躍しているが、最近はパーツがないせいか、参加が少なくなった。今回はグッドイヤー製のFG-1Dも出場した。"ブルーマックス"はタイム・トライアルで良い記録が出ず、レースには参加できなかった。パイロットはロバート・ギルフォード。

〔右中〕ナンバー28、ベルP-63キングコブラ。パイロットはL.ガードナー。数年前から出場しているが、いまだに良いタイムが出ず、苦杯をなめている。今年もタイム・トライアルで失格となった。

〔右下〕ナンバー38、ロッキードP-38Lライトニング"ダブル・トラブル"。パイロットはガリー・リバイツ。機体にはほとんど改良を加えず、レースへの参加を楽しんでいる感じである。ブースト圧をあげ、黒煙を引きながら飛行したが、スピードはそれほど目立たなかった。飛行機のレースにはあまり広くないコース、旋回性の良くないライトニングには苦しいレースであった。今年の記録は341.2マイル(546km/h)が最高である。

（写真と解説・内田九海男）




WR
MARINES


NB
22


38

四式戦疾風の晴れ姿







10月10日、入間飛行場の航空ショーで飛んだ4式戦"疾風"。中島じまんの蝶型空戦フラップを思いっきり作動させて、ファンたちの夢を実現した。



HAYATE launchs again, JASDF Iruma Field, 10th Oct, 1973.





〔下〕エアロスパシアルSA360ヘリコプタ。飛行テスト中のＳＡ360はアルーエト３の後継をねらって開発されている軽輸送用ヘリで、これまで原型２機が完成してテストをつづけている。チュルボメカ・アスタズー・エンジン装備。



〔下〕チュルボメカ・エンジン装備機のオンパレード。エンジンは前列左からアスタズーII、ツルモIIIＣ４、マルボレVI、後列左からバスタンVII、アルツースタIIIＢ、アスタズーIIIＮ、アスタズー20の順。







〔上〕このほど発表されたセスナの74年型農業用機の一つアグキャリョール。本機は1972年に売り出された農業用機で、標準は2座席だが、4座席まで設けられる。薬剤撒布用ブームの取りはずしもかたん。複座の練習機としても使える。ウイチタ工場渡しで29,975ドル。

〔左〕このほど開かれた第1回ブラジル航空ショーで、C-5Aを見学するエミリオ・ガラスタズ・メジシ　ブラジル大統領。カート前席右の眼鏡の人が大統領である。





〔上〕アエロフロートの国際線の主力機イリューシンIℓ-62。マレーシアのクアランプール　スバング国際空港にて。同航空の路線網は現在25万キロに及んでいる(TASS)。

〔左ページ下〕一堂に会したアエロスパシアル製のヘリコプタ。中央の大型はシュペルフルロン、その前の黒っぽいのがピューマ、その右後方はラマ、後方に離れてアルーエト2、手前にアルエート3とガゼルガが並んでいる。

〔右〕シコルスキがNASA(米航空宇宙局)の依頼で試作することになった有翼の高速多用途ヘリ研究機の完成予想図。NASAと米陸軍が共同で行なうことになったロータシステム研究機(RSRA)計画にもとずいて開発されるもので、NASAでは2機の試作を依頼している。

〔下〕ロッキード・カリフォルニア社の塗装ハンガーからロールアウトした全日空向けのL1011トライスター1番機。同機はL1011の生産53号機。ただちに初飛行の準備に入り12月に全日空に納入される。





スナップだより





〔上〕10月15日に
新明和甲南工場で
初飛行したPS-1
の12号機。尾翼に
第31航空隊の記号
をつけている。（西
宮市・浜野博司）。
〔下〕10月1日、
名古屋空港に飛来
したアメリカ"ノ
ーマヅ" のエレク
トラ（横浜市・山
口幹夫）。

〔上〕厚木基地を離陸するTA-3Bスカイウォーリア。第130電子偵察飛行隊（VAQ-130）の所属機で、米本国から空母ミッドウェーのA-6機を誘導してきたもの。同型機の飛来は非常に珍らしい。10月初めの撮影（三鷹市・徳永克彦）。



NAKAJIMA Ki84 HAYATE

1



[illegible] No.51 SENTAI

2



[illegible] 101 SENTAI

3



(3) 第183振武隊所属と思われる機体。
Probably belongs to No.183 SHINBU Special Attack Unit

(4) 第57戦隊 [illegible]
[illegible] of No.57 SENTAI

4



(5) 第185振武隊「[illegible]」所属と思われる機体
Probably belongs to No.183 SHINBU Special Attack Unit

5



© A.Hashimoto



ヘンシェルHs129地上襲撃機　　Henschel Hs 129

ドイツ空軍の地上攻撃機，対戦車攻撃に活躍したヘンシェルHs129。東部戦線のクリミヤ作戦を皮切りに，アフリカ戦線でもロンメル軍団を支援して大いに働いている。
写真上はHs129B-2 R2の機首クローズアップ，胴体下に30mmのMk103機関砲を装備している。写真下はエンジン始動中のHs129B。B型は占領下のフランス製ノーム・ローン14Mエンジンを積んだもので，最初の生産型B-1と爆弾架を廃して機銃装備を強化したB-2があり，B-1，B-2ともに搭載武装によって各種のバリエーションがあった。



ヘンシェル Hs129地上攻撃機



Hs 129 tested by USAAF at Freeman Field

欧州で鹵獲され、アメリカに運ばれて米陸軍航空軍の手でテストされたHs129。FE-4600のろ獲機テスト番号がつけられて、フリーマン・フィールドで飛行試験が行なわれたが、その後の本機の消息は不明である。背景は緑草がおおいかえっている。 (USAF Photo)



（102ページ）

このMe163も戦後ドイツからアメリカに運ばれてテストされた機体である。写真はのちにオハイオ州ライトパタソン空軍基地に展示されて一般に公開されたときのシーン。右上には有翼ミサイルV-1号もうつっている。（USAF Photo）



上・下 Hs129B-1/R2 B-1は1942年3月から生産が開始され、42年中に219機、43年に414機、その後生産が終了する44年9月までにさらに225機が造られた。エンジンはノーム・ローム14M4/5（700HP）を搭載、基本武装は20mmのMG151/20機関砲2門と7.9mmのMG17機銃2挺であった。写真の機体はB-1/R2で、胴体の下に30mmのMK101機関砲（弾丸300発）を追加装備した型である。

Hs129B-1で編成した最初の部隊は新しく編成されることになった第1地上攻撃軍団第2連隊の第4中隊（4./Sch.G1）で、1942年3月に本機を16機受領、5月に東部戦線に投入されている。写真上は熱帯地用の塗装をした機体、下はグリーン2色のスタンダードの塗装にした機体である。





（上）東部戦線で作戦中のHs129B。これも胴体下に30mm機関砲を装備した型と思われる。30mm機関砲装備の機体はB-1/R2とB-2/R2があるが，B-2が爆弾架を廃しているのみで，そのほか外形上はほとんど同じである。

（下）ルーマニア空軍に装備されたHs129B。ルーマニア空軍はHs129A-0とB-1を少数機装備して，ドイツ軍とともに闘っている。

Hs 129B-1 of Romanian Air Force.





MESSERSCHMITT ME163

Me-163 turned over to the U.S. Air Force Exhibit Unit, Wright Patterson AFB, Ohio.



Me163ロケット戦闘機



メッサーシュミットMe163ロケット戦闘機

Messerschmit Me-163B captured by elements of USAF prior to take-off trial flight.

（上）米軍が本国に持ち帰ってテスト飛行を行なったメッサーシュミットMe163Bの1機。発進準備が完了したところ。（USAF Photo）



Me163B-1 formerly of II JG400 captured by elements of RAF.

世界で初めて実用化されたロケット戦闘機Me163コメート。（上）1945年5月にシュレスウイグ・ホルステンで英空軍部隊が押収したMe163B-1。世界最初のロケット戦闘機部隊第400戦闘大隊（JG400）の所属機であったものでシリアルは191659。のちにベドフオードシャーのクランフィールドの航空大学に教材として贈られている。

（下）これもJG400の所属機であったMe163B-1a（シリアル191060）。同じくイギリス空軍が本国に持ち帰り，スピットファイアに曳航させて飛行テストを行なっている。現在は帝国戦争博物館の所管。

Me163B-1a presented to the Royal War Museum.

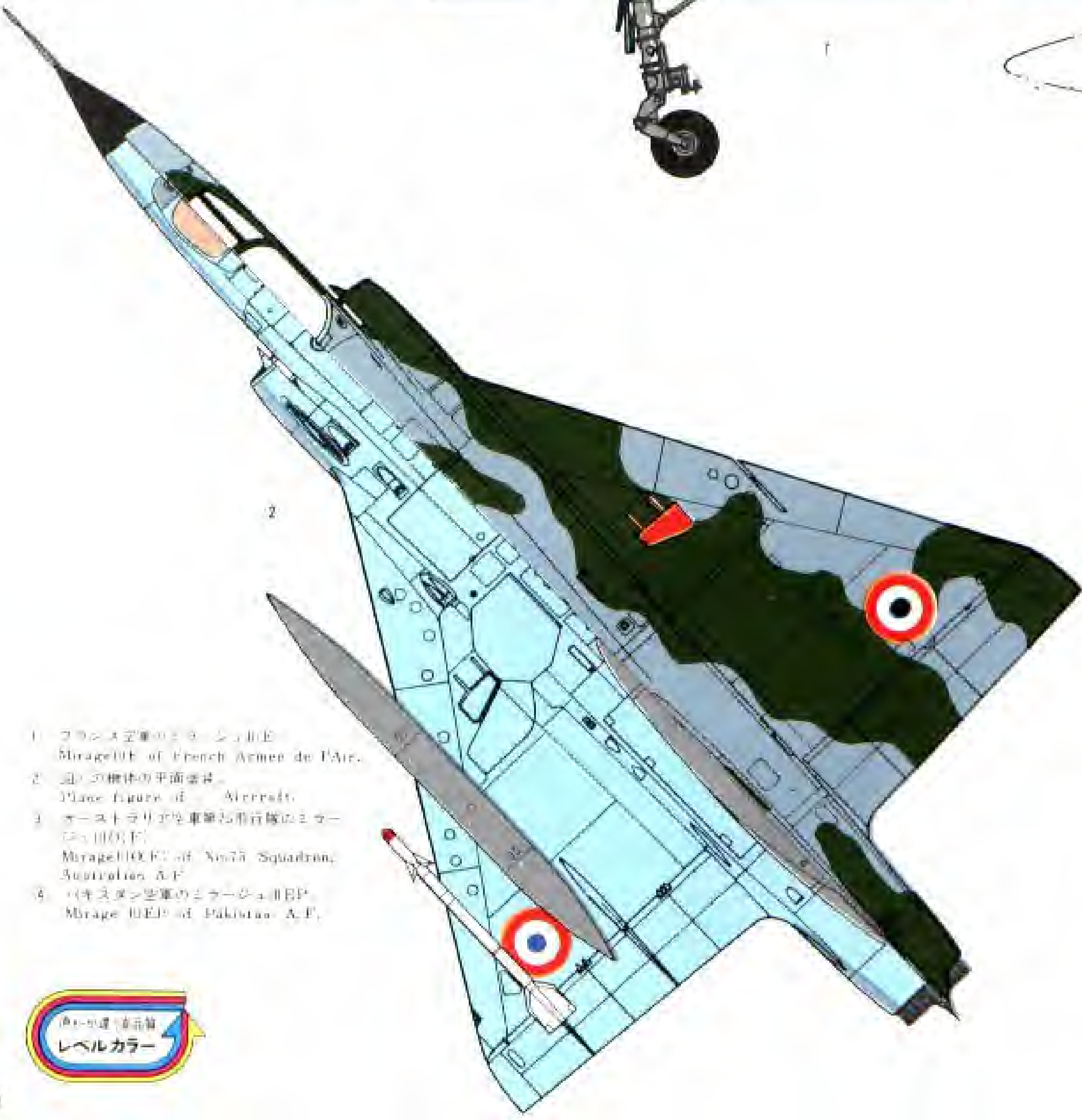


DASSAULT MIRAGE III E~R~S~R

1/32 SCALE KIT



1

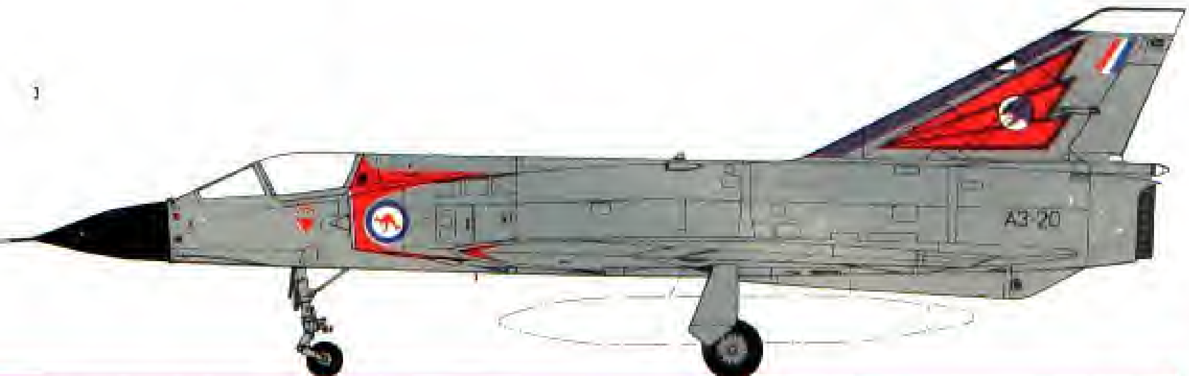


2

1 フランス空軍のミラージュIIIE
MirageIIIE of French Armee de l'Air.
2 図1の機体の平面要素
Plane figure of ① Aircraft.
3 オーストラリア空軍第75飛行隊のミラージュIIIO(F)
MirageIIIO(F) of No.75 Squadron, Australian A.F.
4 パキスタン空軍のミラージュIIIEP
Mirage IIIEP of Pakistan A.F.



3



4



ダッソー　ミラージュⅢE～R～S～RS

DASSAULT MIRAGE ⅢE～R～S～RS



☆キット紹介☆

レベルの1/32スケール，ジェットファイターシリーズの第２弾として，近日ミラージュⅢのデラックス・キットが発表される。

このキットは戦闘機型としてフランス空軍のE型とスイス空軍のS型が作れるほか，機首を交換すればフランスとスイス空軍のⅢRとⅢRS偵察機型も作れるという４種のコンバーチブル・キットで，キャノピが開閉し，詳細なコクピットにエンジンを内蔵したデラックス版である。アクセサリーも豪華そのもので，増槽４個にサイドワインダー，爆弾なども完備している。

現在ミラージュⅢはフランス以外にスペイン，イスラエル，スイス，南アフリカ，レバノン，パキスタン，オーストラリア，ベネズエラ，リビアその他，数多くの国で使用されており，マーキングのバリエーションも多く，塗装の面でも種々楽しみの多い魅力的キットである。

☆塗装について☆

図①　フランス空軍のミラージュⅢE。

塗装は機体の上側面がダークグリーン（ミディアムグリーン）⑯＋⑮＋①＋④混色とダークシーグレー㉟＋㉞少量の迷彩で下面はライトブルー⑳，レドームの一部はライトバフ㊺－④，垂直尾翼上部はライトグレー⑪＋⑪－⑭，胴体下のロケットブースター部はシルバー⑧となっているが，機体によっては下面色と同じものもある。

図②　図①の機体の平面塗装。

図③　オーストラリア空軍のミラージュⅢで，ミラージュⅢEをオーストラリアでライセンス生産した機体。

塗装は全面がシルバー⑧で，エアインテーク部とキャノピ後部および翼前縁付根がレッド③，垂直尾翼前縁はカラー写真で見るとブルーグレーに見える。

図④　パキスタン空軍のミラージュⅢEPで，塗装は図①と同じである。

偵察機型のマーキングについては，つぎの機会に，このページで紹介の予定。なおフランス空軍機の下面色はオフ・ホワイトとの説もあることを付記しておきたい。

（イラストと解説・橋本喜久男）

〔訂正〕　10月号110ページ，タイフーンの写真がミスプリントで逆版に印刷されました。お詫びして訂正いたします。
12月号106～107ページ，P-47D図①の機体の車輪がニュートラルグレーに印刷されていますが，これはシルバーが正しく，ミスプリントです。
（編集部）



←Mirage IIIE of French Armee de l'Air.　　↑Mirage III O(F) of Australian Air Force.

←フランス空軍のミラージュIIIE。無塗装銀地肌機体である。
↑オーストラリア空軍のミラージュIIIO(F)。

MIRAGE III

KIT :

Revell is busy preparing to place on sale a deluxe 1/32 scale kit of **Mirage III** in its fighter series. This will be a four-way convertible kit ; E-version for the French Air Force, S-version for the Swiss Air Force, IIIR-version for the French Air Force and IIIRS-version for the Swiss Air Force. Modelers are easy to convert the fighter model to the reconnaissance model only by changing the nose separately prepared in the kit.

The canopy moves in a clam shell schem, and offsets the exquisite engine and cockpit details. Gorgeous accessories include four drop tanks, Sidewinder missiles and magazines.

The Mirage III is now in use by France, Spain, Israel, Switherland, Pakistan, Australia, Venezuela, Libya and many other countries. Therefore, modelers can also enjoy the marking variety.

PAINTING :

Fig. 1. French AF's Mirage IIIE. The top and sides of the fuselage are camouflaged with dark green (or medium green, mixture of Revell Color 16, 18, 1 and 4) and dark sea gray (RC-25 and a little RC-34). The bottom surfaces are RC-20, light blue. The radome is partially RC-45 and 4, light buff. The fin cap is RC-11, 1 and 34, light gray. The part where the rocket motor is located is RC-8, silver.

Fig. 2. This is the plain figure paint of the French AF Mirage III as shown in Fig. 1.

Fig. 3. This is the Mirage IIIO of the Australian Air Force, license-built in Australia. The air-intake, the rear part of canopy and the root of the front wing edge are red. The vertical tail leading edge is dark gray.

Fig. 4. Mirage IIIEP of the Pakistan Air Force. The same airplane as figured in Fig. 1.

The marking of the reconnaissance model will be explained later sometime in the future in this column. By the way, one opinion says that the fuselage bottom surfaces are off-white.

(Illustration and Commentary by Kikuo Hashimoto)

ミラージュIIIの塗装に必要なレベル・カラー

レベルカラー

①ホワイト	②ブラック
③レッド	④イエロー
⑧シルバー	⑯濃緑色
⑱ブラックグリーン	㉕ダークシーグレー
㉞スカイブルー	⑳ライトブルー
⑪ガルグレー	㊺セールカラー
㉘黒鉄色	㊿フラットベース



オーストラリア空軍のミラージュIIIO(A)。オーストラリア空軍は100機のミラージュIIIOを装備しており，そのうち48機が全天候迎撃型のIIIO(F)，52機は攻撃型のIIIO(A)。装備部隊は第3，75，76，77の4個飛行隊である。

4式戦闘機 疾風

▼飛行第1戦隊の4式戦"疾風"。第1戦隊は昭和19年春に1式戦"隼"から4式戦に機種改変、比島へ進出してレイテ攻撃に投入されたが、戦力を消耗して翌20年3月に内地に帰還、茨城県の下館で再建をはかった。写真はそのころのスナップで、中島の工場から引渡されたばかりの"新品"の4式戦。まだ部隊マークが画かれていない。



Ki84 HAYATE of No.1 SENTAI, Shimodate Air Field, April 1945.

(Photo by Mr. E. Kimura)



(Photo by Mr. S. Kikuch)

〔上・下〕飛行第73戦隊の4式戦"疾風"。飛行第73戦隊は昭和19年5月に北伊勢で編成に着手した4式戦部隊。同年9月17日大阪の柏原で編成を完了、9月下旬に所沢へ移って12月初めには一部を残して比島に前進、ルソン島の航空作戦に参加している。写真は19年12月末から20年初めにかけて所沢で撮影したもので、73戦隊の残置隊と思われる。尾翼の三本線のマークは第1中隊が白、第2中隊が赤、第3中隊は黄色であった。なお上の写真左端の銀色の機体は、第2次増加試作機の第6号機（通算第91号機・8491）である。　（写真C菊池俊吉）



Ki84 HAYATE of No. 73 SENTAI Tokorogawa Air Field, Dec. 1944 - Jan. 1945.　(Photo by Mr. S. Kikuchi)



One of the first Service trials batch of Ki84 HAYATE.

A Ki84 HAYATE of No. 502 Defence SENTAI.



Nose section of production HAYATE.



〔左〕"疾風"の第1次増加試作型の1機。キ84は昭和18年3、6月の試作機2機の完成につづいて、19年3月までのあいだに、合計83機の第1次増加試作型が造られている。同型は機体によって細部は異なるが、ごらんのように推力式の集合排気管で、機首上面の銃口カバーが"隼"と同じように突出していたほか胴体中央下面に増槽架をもち、垂直尾翼の形状ものちの量産型とは異なっていた。19年3月以降に造られた第2次増加試作型では量産型と同じ推力式単排気管に改められ、胴体下の増槽架は廃止されている。

〔右〕量産型の"疾風"の機首。排気管まわり、滑油冷却器吸気口、エンジン始動車の回転軸をつなぐスピナ先端の突起まで、細部がよくわかる。



〔左〕第1錬成飛行隊の4式戦"疾風"。第1錬成飛行隊は昭和19年7月に相模で編成され、神奈川県の中津基地を本拠として本土防空に活躍した部隊。若手パイロットを集めて侵攻部隊として進出する計画もたてられたが、空襲の激化にともない、防空に専念することになったもの。通称号が翔520部隊、第520臨時防空戦隊とも呼ばれた。空をにらんで待機。優雅にしてたくましい"疾風"の特徴がよく出たスナップである。

ところで4式戦の「疾風」という名称の由来だが、これは当時朝日新聞社で発行していた産業報国会の機関誌「ちから」が、航空機工場などに働いていた"産業戦士"の間から募集したもの。2千数百通の応募のなかから、航空本部が「はやて」の名称を採用、昭和20年4月11日付の新聞で発表されている。



〔上・下〕米軍にろ獲された4式戦"疾風"。沖縄に上陸した米軍が放置された1機を、本国に持ち帰ってテストするために修復したもの。エンジンが始動できる状態まで整備を終えたところで、日本機の襲撃にあい、火を発したのがこのシーンという。1945年4月4日の撮影。

Japanese plane flew low and straffed another Japanese plane HAYATE which was repaired by U.S. TAI men, causing it burn. Okinawa, 4th April 1945. (USMC Photos)



特集 日本海軍水上機



川西94式１号水上偵察機

Kawanishi E7k1 Reconnaissance Seaplane of Kure Kokutai (Air Corps).



E7K1 and E8N1 floatplanes of seaplane tenber CHIYODA.

94式水上偵察機は、複葉3座水偵の最高傑作機。羅進時代の日本海軍航空隊の輝ける翼のひとつでもあった。90式3号水偵に代わる長距離用7試水上偵察機は川西、愛知両社の競争試作となったが、川西の社内呼称J型水上機が愛知のAB-6を押えて制式採用となったのは昭和9年5月。94式1号水上偵察機（E7K1）と名づけられて、昭和10年ごろから実施部隊に配備され、以後太平洋戦争にかけて息の長い活躍をつづけることになる。

昭和13年6月には、水冷の91式600馬力エンジンを空冷の“瑞星”に換装した性能向上型の94式2号水上偵察機（E7K2）が初飛行、1号につづいて生産された。E7K1はのちに94式水上偵察機11型と呼ばれて、昭和13年までに185機が造られ、E7K2は94式水上偵察機12型の名称となり、昭和16年1月までに300機が生産されている。

〔前ページ〕尾翼に「ク」の記号をつけた呉航空隊所属の94式1号水偵。

E7K1 of battleship KIRISHIMA. 1938.



川西94式２号水上偵察機



Radial-engined E7K2 of seaplane tender CHIYODA, 1938.

〔前ページ上〕「千代田」搭載の94式１号水偵。手前の２機が94式１号水偵で、後方は95式水上偵察機（Ｅ８Ｎ１）。

〔前ページ下〕戦艦「霧島」搭載の94式１号水偵。吹きさらしのオープン・コクピット。最大速度は239km／hr、12時間も滞空することができた。写真は昭和13年の撮影。

〔上〕空冷の瑞星11型エンジンを装備した94式２号水偵。「千代田」搭載機である。94式２号水偵は昭和13年11月に制式採用され、太平洋戦争に入ってからも、索敵、連絡、哨戒、船団護衛などに広く使われている。安定性、操縦性がとくにすぐれており、耐波性もばつぐんであった。写真は昭和13年の撮影で、このころ94式２号水偵は最新鋭機。実施部隊に配備されたばかりのスナップである。

〔下〕94式２号水偵のシルエット。攻撃を終えて帰投中のシーンである。94式水偵は水上機母艦、巡洋艦などの艦載用としてのほかに基地航空隊用としても幅広く使われている。

After an action, E7K2 return to their base.





E7K2 of submarine tender Jingei, 1941.

〔上〕南洋の空を行く94式2号水偵。潜水母艦「迅鯨」搭載機。"S VII"は第7潜水戦隊所属機を示す記号である。昭和16年の撮影。本機のプロフィルがよくわかるスナップである。

〔下〕佐世保航空隊に配備された94式2号水偵。昭和14年の撮影で、佐世保空に引渡されたばかりのところ。

E7K2 of Sasebo Kokutai, 1939.



三菱零式水上観測機



Mitsubishi F1M2 Observation-Plane.

零式水上観測機は日本海軍最後の制式複葉機。昭和13年にデビュー、太平洋戦ではP-38と空中戦を演じて撃墜するというエピソードもあるすぐれた上昇性能と軽快な運動性をもった水上機であった。

〔上〕「君川丸」船上の零式観測機。エンジン・カウリングやコクピットをカバーでおおい、船上に繋止しているところ。昭和18年の撮影である。〔下〕デリックで「君川丸」に収揚される零式観測機。



F1M2 of seaplane tender KIMIKAWA MARU, 1943.



F1M2 of KIMIKAWA MARU. Horomushiro channel, Chishima, 1943.

F1M2 observation planes await disposition by the occupation forces. Sasebo Air Corps, Sept, 1945.

〔上〕北方洋上を滑水中の零式水上観測機。これも「君川丸」搭載機で、昭和18年、千島幌筵（ほろむしろ）水道東口で作戦中のシーン。

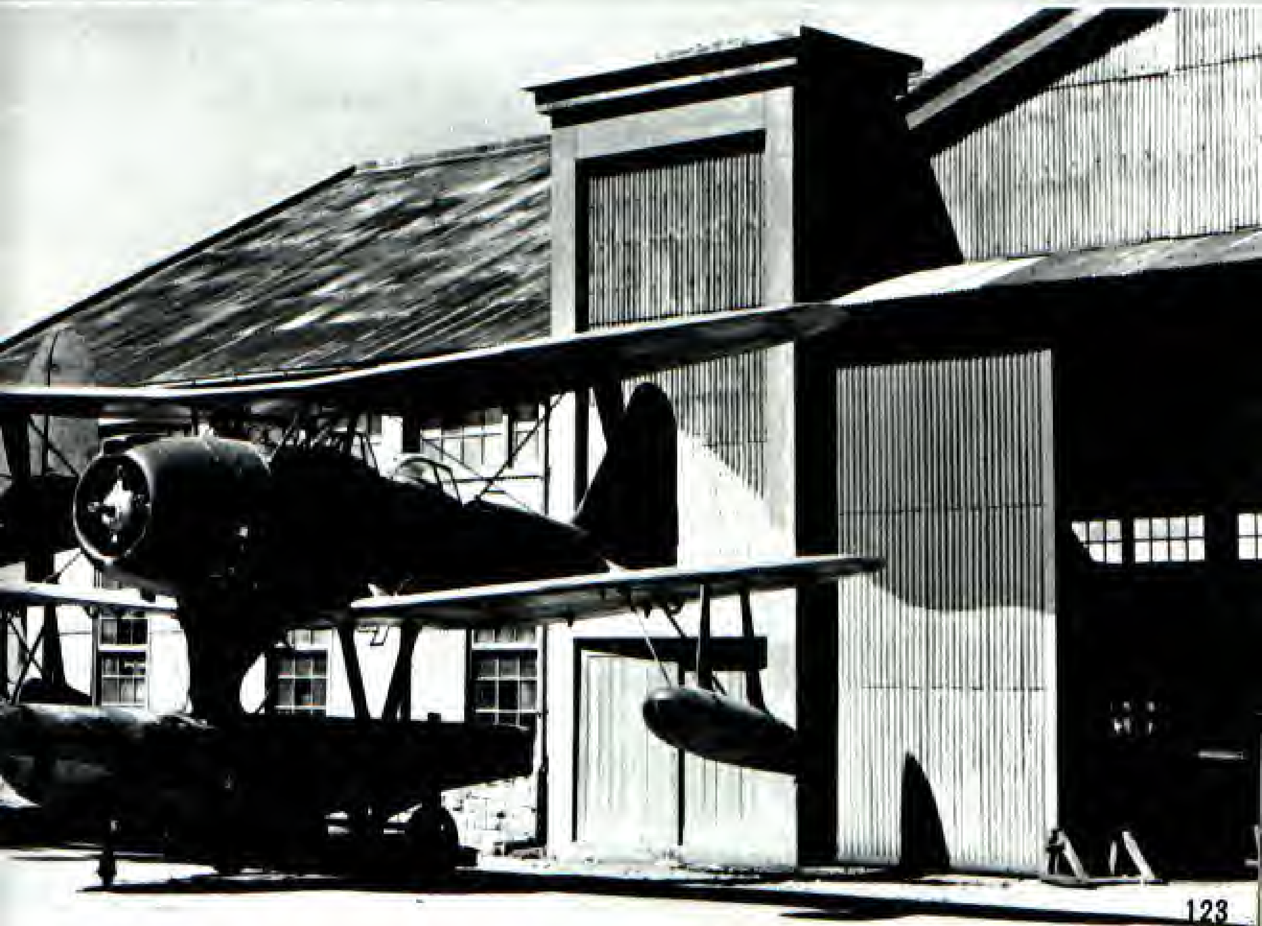
〔右〕戦後米軍に押収された佐世保空の零式水上観測機。ほとんど無傷で押収されたもので、この後まもなく焼却された。昭和20年9月25日の撮影。（USMC photo）





F1M2 aboard KIMIKAWA MARU.

〔上〕「君川丸」艦上に繋止されている零式水上観測機の尾部。これも北方洋上で作戦中のもので、水平、垂直尾翼にひもをかけての繋止の状況がよくわかる。





フェアリー　バラクーダ ③

FAIREY BARRACUDA

2次大戦機アルバム

バラクーダの働きで著るしいのは、1944年2月から翌45年2月までの1年間にわたるノルウェー沿岸のドイツ軍艦船攻撃。全部で104回の急降下爆撃,16回の雷撃を行なって,14隻合計41,650トンを沈め,Uボート1隻をかく座させ、17隻合計19,690トンの艦船を撃破している。

〔上〕バラクーダMk. IIの1機（P9795／G）。両主翼下に異様な装備をしているが、これは1945年初め頃から実施されている“洋上無線電信局機”としてのテストに使われた機体とみられる。





〔左下・上・下〕ボールトンポール製のバラクーダMk.IIでMk.IIIの原型となったＤＰ855／Ｇ。Mk.IIIは大戦中に生産されたバラクーダの最終型。対潜哨戒任務のためにＡＳＶMk.Ｘレーダーを積んだもので、後部胴体下面にパラボラ・アンテナを格納したレドームが張り出しているのが特徴。このため主翼下の武器懸吊装置を減らしたりして重量軽減をはかっているが、空虚重量でMk.IIより約300ポンドほど重いものとなっている。

写真のMk.IIIの原型１号機が初飛行したのは1943年、Mk.IIIの生産は1944年初めから開始され、ボールトンポールとフェアリー工場の生産ラインにあったMk.IIの約25パーセントがMk.IIIとして造られている。Mk.IIIはノルウェー沿岸の攻撃では、機雷敷設などにも使われた。1945年８月の終戦のころ、バラクーダを装備していた部隊は５個中隊で、その４個中隊はMk.II装備、第860スコードロンがこのMk.IIIを装備していた。翌46年に入ってバラクーダ部隊は順次解隊され、第860も２月にファイアフライに機種改変している。





〔上〕バラクーダMk.Ⅴの原型１号型（Ｐ9976）。Mk.Ⅴはバラクーダの後継機として計画されていたフェアリー・スペアフィッシュが出現するまでのつなぎとして造られることになったもの。マーリン・エンジンに代えてグリフォンⅦ(1,850HP)エンジンを積んだ写真の原型１号機が初飛行したのは1944年11月、生産型のMk.Ⅴが初飛行したのは翌45年11月で、大戦にはまにあわなかった。30機が生産されたにすぎず、部隊に配備されたほとんどが訓練機として使われている。



〔上・下〕１号機につづいて改造されたMk.Ⅴの原型ＰＭ940（上）とＰＭ941。グリフォン・エンジンとなったほか主翼を４フィート延長、両翼端を角形に整形し、機体全体を補強して急降下時の安全度を高めるなどの改造をしている。そのほか最後部の乗員席を廃止してパイロットと航法／レーダ手の２座席とし、燃料搭載量を増やして航続距離をのばしている。のちの生産型のMk.Ⅴでは尾部がさらに改造されて、垂直尾翼先端のラダーが鋭く尖った形に改められた。





〔上〕サベナが1936年に導入したユンカースJu-52。客席は16席。同航空では最初の全金属製の3発機であった。欧州各路線につづいてアフリカの路線に投入されている。第2次大戦のぼっ発とともに、欧州各国の航空路線は寸断された。サベナ航空も1940年5月初めから5カ年間にわたって各路線の運航を停止している。1939年の開戦前夜、サベナの欧州路線網は5,970kmをカバー、Ju-52を6機、サボイア・マルケッティS-73を8機、S-83を3機、フォッカーF. VIIを6機の計23機のエアライナーを装備していた。

〔下〕1939年に2機受領したダグラスDC-3。大戦中、サベナ航空のパイロットたちは機材とともにイギリスに渡り、フランスへの軍事輸送に従事した。装備されたばかりの2機のDC-3もイギリスに送られたが、のちに1機はフランスで撃墜され、もう1機はアルジェリアでフランスのビシー政府の手におちている。

エアラインの翼

SABENA　ベルギー航空　⑤







ＥＡＡエア・ミュージアムは入場料が無料で、政府の援助を受けているわけでもないので、運営はすべてこの博物館に本部を置くＥＡＡ（エクスペリメンタル・エアクラフト・アソシエション）の会費でまかなわれている。その会員というのがすさまじく、米国内各地から海外にも及んでおり、総数は4万余。古典機（アンチック・クラシック）部門とスポーツ航空部門があり、本命の後者の会員たちが設計製作したレーサーは、アメリカの有名なエア・レースには必ず顔を出している。胴体に"エクスペリメンタル"と書いているのがそれである。



このページは同博物館で人気を集めているわが1式戦"隼"2型。スミソニアン博物館の所有になっているものだが、"ＥＡＡ修理部、の総力をあげて復元、そのまま借りうけて展示しているもの。飛行第63戦隊所属機のマークにして展示されている。



〔上〕フォッカーＤ７のスケール模型。実物のない有名機は会員たちの手でつぎつぎに再現される。〔下左〕会員たち自作のレーサー。手前の76のレース・ナンバーをつけたガル翼の機体は、リム・カマスカス会員が設計したヤングスターIII。1968年のレノ・エアレースでデビューした。〔下右〕これもレーサーのＰ-51Ｄムスタング。"エド"の愛称で親しまれたレーサー・パイロット　エリスＤ.ウェイナーの乗機であったもの。同氏は1969年９月、心臓発作でネバタ病院で死去。Ｐ-51を２機持っており、写真の機体（Ｎ355Ｊ）は周回レースに使っていた。





〔下左〕Ｆ-86のラジコン機。会員たちは模型飛行機の製作・飛行を行なって、楽しみながら飛行機の基礎を学んでいる。〔下右〕各種プロペラとエンジン。エンジンはロータリーからジェットまで20余基展示しており、さらに10余基を展示のために修復中。教育博物館にふさわしく、近在の小中学生たちはここで実物教育を行なう。



